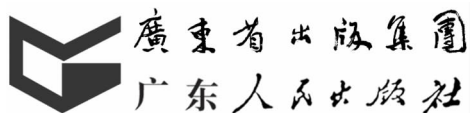


# 中国复兴



## 内 容 简 介

中国复兴，是 21 世纪中国经济社会文化等历史发展的必然。它不是简单的崛起，也不是简单的重复，而是 21 世纪中国人一系列的飞跃。

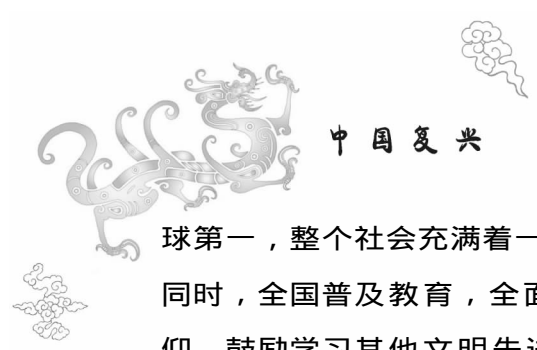
中国，在 1911 年之前一直是个强国。“中国在农业生产力、工业创新和生活水平方面领先于全世界”（布热津斯基）。与此同时，中国人的精神财富、教育制度和法律制度等高高屹立在世界强国之林。早在公元前 5 世纪至公元前 3 世纪，中国就处在封建时代，其物质和精神的文明程度远远超过欧洲的罗马时代和封建时代。在那时，中国已经崛起。然而，受地理及当时文明引力的限制，中国没有随即引爆近代意义上的工业革命，也没有像欧洲历史那样直接进入资本主义社会。中国人有自己的轨迹。

1911 年以后，由于列强的入侵和大规模掠夺，中国人几千年来积累的巨额财富被一扫而光，人民被荼毒，文化被压抑。中国从一个强人富庶的中央帝国一下子坠落成四分五裂、任人宰割的穷国。在第二次世界大战结束时，中国人的惨状远远甚于“文艺复兴”前的欧洲。

中国革命的胜利，“推翻了压在人民头上的三座大山”，中国人终于有机会独立自主地建设自己的家园。从 1949 年开始，几经挫折，几经反复，但中国人从不气馁，从不放弃。到 1978 年，经济得到初步的发展，人民生活总体进入小康，商品贸易接近全

摇 员





球第一，整个社会充满着一一种难以言状的奋进向上的气息。与此同时，全国普及教育，全面改革开放，重建传统文化和精神信仰，鼓励学习其他文明先进的东西。基于中国目前的形势，到 2025 年，中国的经济实力将进入世界前三，人们的财富和自信心将跃升，国防力量将与经济规模和人民利益相适应，传统的伦理思想以及现代科学观将成为主流。

本书第一部分扼要阐述了今天的中国和今后十年的中国，认为目前中国的经济仍然处于少年时期，到 2025 年前后，其经济及社会发展才开始定型。只有经济崛起，才有中国复兴。与此同时，中国复兴是中国人的复兴，是整个中华民族的复兴。

第二部分列举和分析了中国复兴的一系列内在原因。中国之所以复兴，是因为她有一整套先进的思想伦理，有一条漫长坚韧的历史命脉。中国人对自然、对人性、对财产、对民主、对利益分配等，有自己特有的诉求和观念。西方人不应该也不可能强行向中国人植入他们的标准。

第三部分重点讲中国复兴是一个必然的历史过程。她的复兴不会对西方人构成什么威胁。即使从西方的角度看，中国的复兴也是一件好事。但本书同时提醒人们在中国复兴的过程中可能出现的挑战和危险，并探讨相关应对的办法和策略。

《中国复兴》最早于 2017 年 1 月 1 日在台湾全岛公开发行。基于当时情况，仓促出手，观点多少有些粗糙，方法多少有些牵强。在过去的半年里，笔者重新对书中的一些内容及观点进行调整和更正，其间收到王建民、王学军、金重远、裘元伦等学者的意见和建议，谨此表示衷心的感谢。回想 2017 年《超越台湾》繁体版在台湾出版的前夕，一位素不相识从不为他人写序的台湾

摇

著名历史学家主动请缨为该书写序，已让我十分感动。2020年，另一位从未谋面但令人敬仰的前辈特别允许我在本书的扉页中使用其一项关于中华文明复兴的重要命题，又让我深受鼓舞。中国复兴，是一个重大的选题，需要不断地思考和更新。笔者是一介商人，学术问题，业余所好。不足之处，有望各位认识的和不认识的朋友批评指正。

您的理解是我前进的动力；您的意见是我灵感的源泉。我的电子邮箱是：精猿增岳 猿猴明猿建精自随

陈摇云

2020年 5月 猿日于广州

摇 猿



## 目 录

### 第一篇 二〇一八年的中国

大踏步进入汽车时代  
将一步跨入数字社会  
名副其实的贸易强国  
中国是制造业大国  
中国本土资本的兴起  
人民生活的改善  
人均财富及社会发展动力  
引人注目的中国年轻人  
自然环境与人口问题  
新世纪，中国新农业  
中国对能源和矿物的需求  
人民币升值不可避免  
新世纪中国的经济能量  
中国军事力量的最低要求

### 第二篇 中国文化的复兴

经济崛起，文化复兴的前提  
自由民主，中国复兴的要件  
文化，中国复兴的核心  
复兴，不是简单的重复  
我们急需新世纪的中国文化  
“我是中国人”，一张值钱的名片

摇 员





### 第三篇 中国复兴的外部环境 转页猿

对内讲仁，对外讲利 转页缘  
中美关系的症结 转页远  
不排除中美“结盟”的可能 转页源  
欧洲力量的重组与中国 转页猿  
阿拉伯世界的工业化 转页猿  
日本的没落不可避免 转页范

### 第四篇 中国人的伦理思想 转页范

“人是万物之灵” 转页怨  
道，中国人的宗教 转页猿  
中国的人性论 转页范  
中国人的审美观 转页怨  
中国人的慈孝观 转页猿  
孔孟之道，中国人的“圣经” 转页源  
政治思想 转页猿  
重农意识 转页远  
敬工思想 转页园  
“重商”主义 转页圆

### 第五篇 中国轨道 转页缘

文明的轨迹 转页范  
中西封建社会比较 转页缘

### 第六篇 中国资本主义的起源 转页猿

吕不韦，中国第一个资本家 转页缘  
地主阶级，中国第一个历史怪胎 转页怨  
官商合一，中国第二个历史怪胎 转页愿  
“新”贵族阶层 转页源

摇

为什么中国没有演变成资本主义制度？ 轲范

中国民族资本的觉醒 轲源

民主与跨国公司 轲源

“资本民主”与“民本民主” 轲源

经济架构决定政治体制 轲源

## 第七篇摇中国大变革——一九四九 轲范

中国的人民革命论 轲源

一九四九年的中国 轲源

土地革命 轲源

学习的复兴 轲源

一九四九年，中国工业革命的开始 轲源

## 第八篇摇教训 轲源

“临事而惧，好谋而成” 轲范

中国近代的历史教训不是经济落后，而是思想僵化 轲源

信仰的平衡 轲源

过分自贬 轲源

丧失尚武精神 轲源

不要低估别人的妒忌心理 轲源

“科学技术是第一生产力” 轲源

警惕民主冲突 轲源

向美国人学习 轲源

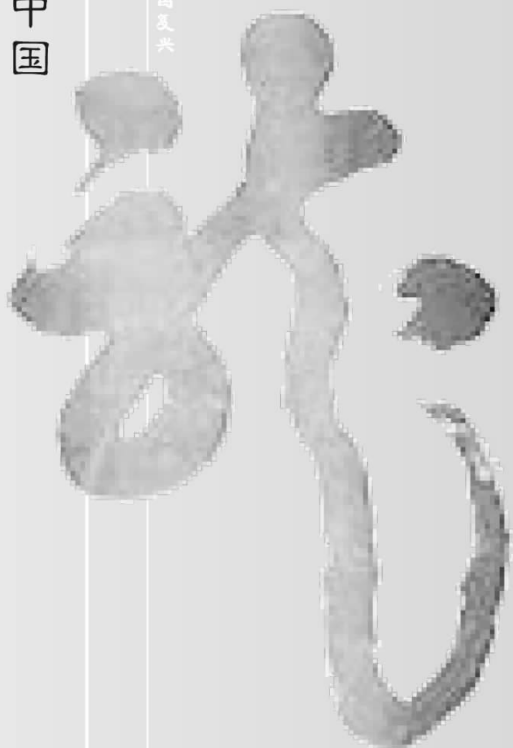
摇 猿



第一篇

中国复兴

二〇一八年的中国



摇摇在 21 世纪的某一天，中国将迎来伟大的复兴。复兴，不是简单的重复，而是 14 亿中国人在新世纪的大飞跃，是我们跨入幸福生活的新明天。

未来十年，是中国复兴的前夜，是困难与希望、危险与机会等交织的关键时刻。

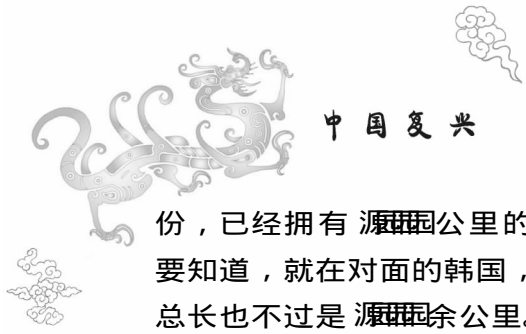
## 大踏步进入汽车时代

最近几年，笔者曾多次陪同欧洲朋友乘坐上海的磁悬浮列车。当列车的时速达到 430 公里时，车厢内的人们无比兴奋，这可是比飞机起飞还快两倍的速度啊。列车要进站了，速度逐渐下降，400 公里，350 公里，300 公里……兴奋过后，车厢里突然间安静了许多，要不是看见窗外飞速掠过的景物，真不知列车还在以 300 多公里的速度飞驰。一位德国朋友不由自主地说：“在高速公路上飙车已经没有意义了。”

下了磁悬浮列车，打的进市区，周边的景色更令人惊讶：笔直宽敞的马路，鳞次栉比的摩天大楼，令人目不暇接。在您的周围，“堆”满了各式各样最新款的汽车。这哪里是想象中“贫穷落后”的中国？这分明是发达国家！

外国的朋友以为也许这仅仅是中国极少数地方才有如此。然而，我们在随后的旅行中却发现，整个中国的东部地区情况基本如此。不管是熙熙攘攘的城市，还是偏僻的农村，到处是忙碌的人们，到处是工地，人们虽然不算很富裕，但很开心。今天的中国有一种难以形容的奋发向上的气息。

山东，黄河出海处的一个省份，中国三十四个省区中的一个，面积 15 万平方公里，人口 1 亿（1 亿 1 千万）。1997 年，山东只有 100 公里的高速公路。到 2004 年，这个中等发达程度的省



份，已经拥有 1.6 万公里的高速公路。这种变化是多么的惊人。要知道，就在对面的韩国，虽然整天吵吵闹闹，但它高速公路的总长也不过是 1.6 万公里。

广东，中国南部最富裕的省份，面积 18 万平方公里，半个德国的大小，常住人口 1 亿 1 千万（1.1 亿）。早在 1983 年，两位到访的意大利人已经大叫：这不是中国，中国没这么富裕。1985 年，笔者又有两位德国的朋友来访，在广东转了三天。回去后，对同事们说：“真不可思议啊，到处是工地，马路上的汽车跟中国人一样多。”

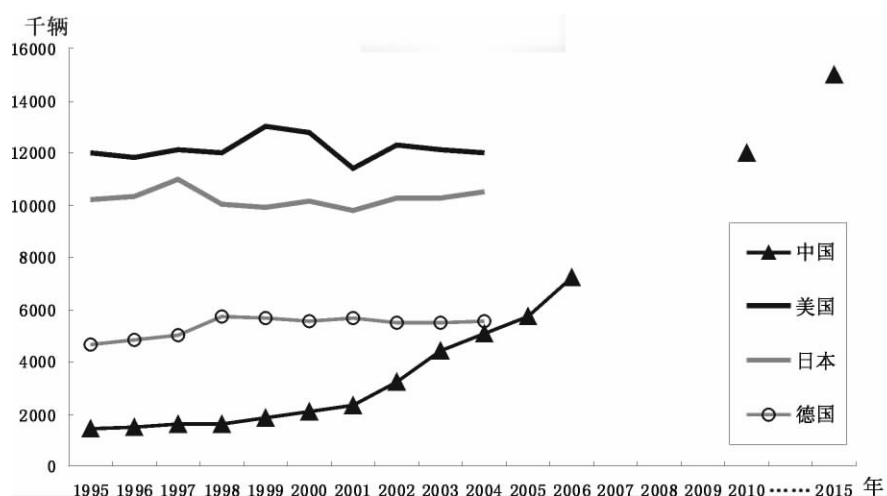
这也许有些夸张，但中国汽车飞速进入老百姓家庭却是一个不争的事实。从现在开始，到 2005 年，中国的汽车市场绝对是一个不断壮大的市场。中国的汽车工业绝对是一个急剧膨胀的、充满激情的行业。

1983 年以前，中国的汽车产量很小，微不足道。然而，1984 年以后，中国的汽车工业却飞速发展。1985 年，汽车产量达 24 万辆，首次超过了德国。1986 年，达 30 万辆。到 1987 年，中国汽车产量很有可能超过 40 万辆。按这个速度，中国的汽车产量将在 1988—1990 年超过日本本土的产量。到 1995 年，中国制造的汽车会像今天的家用电器一样，遍布全世界（见图 10）。

其实在今天，中国的大客车产量已经排名全球第一，重型卡车产量全球第二。不要以为它们都是质量低劣的产品。中国生产的巴士和卡车绝对是世界一流品质，因为，它们必须适应高速公路的最低要求。

中国的高速公路就是美国的 收费公路，欧洲的 收费公路或 收费公路，是全封闭、全立交的快速路。1983 年，中国的高速公路只有 10 公里，1985 年，达 1.6 万公里。中国的高速公路以平均每年近 1.6 万公里的速度伸延。到 1995 年，中国高速公路的总长很有可能超过 10 万公里，与美国持平。

与日本、韩国的汽车工业不同，中国汽车工业从一开始就不是为出口而谋划的，而是被一个庞大的国内需求“逼”出来的。



资料来源：世界汽车联合会数据库。  
 备注：1995年、1996年中国汽车产量为作者预计数。

图 员 中国汽车产量

中国生产的汽车首先要满足本国市场的需要。

1995年，中国内地新车实际销售量为 200 万辆，排世界第二。然而，这仅仅是开始。

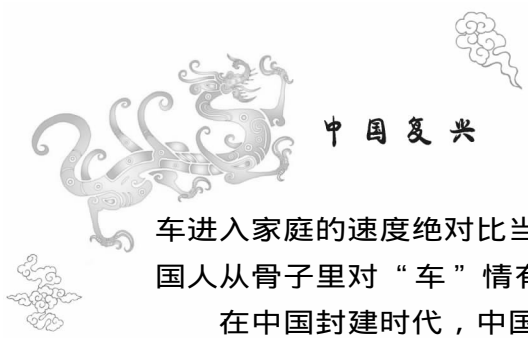
1995年，中国民用汽车的实际保有量只有 100 万辆，平均每 10 人才有一辆汽车。与发达国家相比，差远了。在 1990 年，德国在公路上跑的汽车就有 500 万辆，平均每 10 人就有 5 辆汽车<sup>①</sup>。美国已注册行驶的汽车有 1.5 亿辆（1990 年），平均每 10 人就有 1.5 辆<sup>②</sup>。

即使在未来十年内，中国的汽车产量逐步提高到每年 1000 万辆，而且 1000 万辆在国内销售，到 2000 年，中国的汽车保有量也不过是 1.5 亿辆左右，平均每 10 人才拥有 1.5 辆汽车，远远没有达到一户家庭一辆汽车的最基本要求。

今天中国的情况很像 20 世纪二三十年代的美国。但中国汽

① 德国联邦统计局网上数据库。

② 资料来源：世界汽车联合会数据库。



车进入家庭的速度绝对比当时的美国要快，究其原因，是因为中国人从骨子里对“车”情有独钟。

在中国封建时代，中国人对车的使用有严格标准：天子用八匹马拉车，诸侯用四匹马拉车，士大夫用两匹马拉车，普通市民只能用一匹马拉车。三千多年来形成的习惯，使车成为一个人的身份象征。

在公元前 缘世纪，中国的商人们就普遍使用牛车来运输货物。在公元前 圆缘年到公元前 圆缘年间，秦始皇为了加强帝国的统治，修建了一个全国统一的公路网，其中包括七条大道（驰道），其总长度达 员缘园公里，最宽 愿米，以京都咸阳为中心，辐射整个中国<sup>①</sup>。与此同时，为了适应全国的公路及桥梁情况，秦始皇还颁布了马车的制造标准和行车规则，明确规定：马车的轮距必须是 员缘米<sup>②</sup>。这些标准及交通意识在此后的两千多年一直被沿用。

另一方面，中国人从来就有迁移的自由。从公元前 员缘年到公元前 圆缘年，整个中国封建时代<sup>③</sup>，占人口绝大部分的农夫不是奴隶，也不是农奴。他们是名副其实的、拥有自主地的自耕农或国家佃农。哪里给他们土地，他们就到哪里去。当然，我们不否认，封建主可以通过籍没将他们“封”在土地上，并强迫他们服封建劳役。但与西欧的同行们相比，他们宽松得多，自由得多。

在中国古代社会，“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣”。古代的农夫是天子的臣属，不是“领主”的臣属。“领主”对他们没有司法权。在这种意识下，只要脚下的土地是“王土”，他们就有迁移的自由。再者，“天下非一人之天下，天下是人人之天下”。既然天下是人人的，为什么就不能自由迁移呢？

这种自由的潜意识，在今天的中国表现为人口的大量流动。根据 圆缘缘年全国的人口抽样调查公报，大约有 员缘豫的人口常年在流动。在中国南部沿海地区有一个叫东莞的市，原住人口不足

<sup>①②</sup> 程念祺：《大风一曲振山河》，上海文艺出版社 圆缘缘年版，第 猿页。

<sup>③</sup> 关于中国社会的划分，请看本书的第五篇。

约3000万，而外来人口最高时达1.5亿。在今天中国的东部地区，类似的情况多不胜数。许多中国人平时在发达地区工作，到春节前，大都不约而同地赶回家，千里迢迢也在所不惜。春节后，他们又匆匆忙忙地往回赶。这就是全世界只有中国才有的交通奇观——“春运”，一个承载15亿多次（2016年春运）、历时40天的世界级人口大流动。从20世纪80年代至今，年年如此，从未间断。我们可以想象，那些急于回家的人们对舒适方便的交通工具是何等的向往。

汽车，是一件传统的工业产品。虽然里面增加了不少电子设备和设计科技，但构成汽车主要部件的仍然是廉价金属和劳动力。在这两个方面，中国有明显的优势。2015年，中国的钢产量高达7.5亿吨，是日本的5倍，德国的1.5倍。在中国生产的钢种上，大约70%是合金钢，这一比例已经不低了。金属铝，汽车另一种主要金属材料，2015年中国的产量是380万吨，排世界前列。同年，中国生产的汽车轮胎超过10亿条。这些雄厚的工业基础，使中国的汽车工业转眼间变成一项“容易上手”的产业。

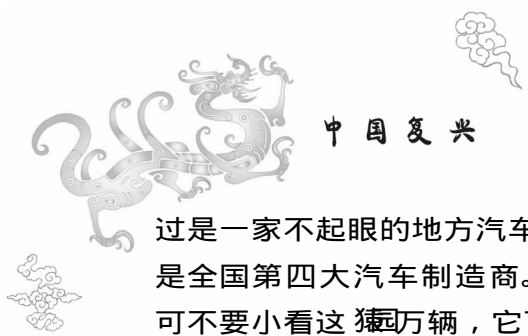
尽管汽车工业风生水起，但在整个中国制造业交货值的比重大概只占10%（2015）<sup>①</sup>，而美国是15%（2015），日本是18%（2015）。由此可见，未来中国的汽车工业仍有相当大的发展空间。可以说：中国汽车不是一个市场问题，而是一个制造和生态问题。

中国汽车人暂时欠缺的，与其说是设计和技术，倒不如说是规模和经验。设计与技术，有赖于创新、规模和运作经验。从2015年起，整个中国都在极力提倡“自主品牌，自主创新”。中国人的智慧和创新意识不比西方人差。最近几年，中国庞大的国内市场和快速膨胀的生产量，加上极低的失败成本，使中国汽车工业以一种原子裂变的速度进化。

中国奇瑞汽车就是一个最好的例子。2015年之前，奇瑞只不

<sup>①</sup> 2015年整个交通运输设备制造业才占10%。





## 中国复兴

过是一家不起眼的地方汽车零部件生产企业。然而，今天，它可是全国第四大汽车制造商。2014年，奇瑞的销量超过140万辆。可不要小看这140万辆，它可是以两位数增长的，几年就翻一番。照这样下去，用不了十年，它就是一家世界级的汽车企业。像这样的一匹“黑马”，在今天高度垄断的西方社会是不可想象的。

车轮是圆的，什么事情都可以发生。这就是今天的中国。现阶段的高速发展，不是崛起，而是复兴。在中国人的眼里，眼前的成绩不过是重新开始罢了。

有人认为，中国人只能制造一些低价格、低品质的汽车。是的，今天是。但明天呢？许多西方人在看待中国市场时，往往只看到“便宜”两个字，说什么“一旦中国制造，什么都便宜”等等。然而，他们恰恰有意回避了最重要的一点：今天的中国，仍然是一个自由竞争的社会。对西方人而言，自由竞争已经是一百多年前的陈年旧事，想不起来了。

在自由竞争的环境里，价格接近成本是一条定律。除非鼓动中国人大踏步地跨入垄断资本时代，否则，其价格只能接近成本。在今天的中国，登记在册的汽车制造企业有几十家。如果您想买车，可供选择的品牌不下一百个。这不是自由竞争，又是什么呢？在这种市场环境下，天天在上演“价格战”，往往是一款新车型上市没几天，经销商那里的价格就哗啦啦地往下掉，其下跌的速度快赶上手机了。厂家见了心跳加速；车主们见了气得直骂街。不过，这就是今天中国汽车市场的现实。

面对如此残酷的现实，德国人最头痛。回想十几年前，在中国实行“贸易保护”的年代，德国人是多么的快活。一辆过时的“桑塔纳”竟可以卖到两三万欧元，而且还占据中国轿车市场的半壁江山。然而，好景不长，自从中国加入WTO后，市场开放，中国汽车市场从寡头垄断“反历史”地走向自由竞争。死板的德国人不知所措，他们一方面极力想维持霸主的地位，另一方面，又眼睁睁地看着美国人、中国本地人把市场的份额一点一点地蚕食过去。2004年，原本想通过引进西欧最热的“帕萨特”（V6）

杂牌)车型来扭转在中国的颓势,但很不幸,在引进最新、最流行的外形同时,却选择了一款老式耗油的发动机。这是一种什么怪心态?难道中国顾客都是信息闭塞的傻子?

二十世纪八十年代,法国“雪铁龙”引入中国的“富康”小型车可以说是一款失败的汽车。今天的“大众”仍然在犯同样的错误,一九八二年引进的“开迪”是欧洲一款较为畅销的多用途汽车,但在中国却遭遇滑铁卢。有谁喜欢这又小又贵的丑八怪。

西欧汽车较为成功的也许只剩下“奥迪”了。欧洲汽车为什么如此失败呢?是因为他们的汽车人拒绝迎合中国人特有的心态,他们总是想控制文化,而不是顺应文化。

许多第一次来到中国的欧洲人,大都惊叹中国之大:地很大,建筑很大,连饭桌上的佳肴都很大。大,是中国人一种传统的固有的心态。然而,西欧的汽车人却说什么都不明白这些道理,他们总是以他们的标准去量度中国人之腹。

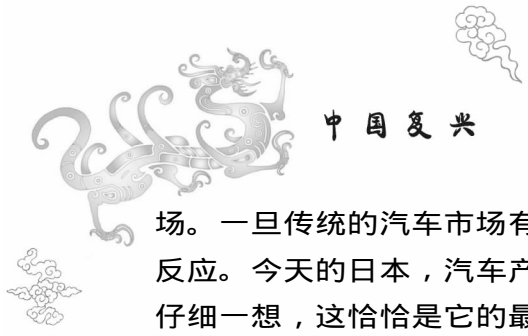
对于中国人对汽车的心态,日本人、美国人把握得最好。日本出口或引入到中国来的汽车,尽管铁皮很薄,但外观却搞得很大。美国汽车干脆什么都大,连胃口都大。大,并不是一件坏事;小,也并不全是一件好事。欧洲车小,省油,这没错,但要看当地的市场环境。今天中国家庭拥有的汽车,往往是第一辆汽车,父母兄弟姐妹都可能是这辆汽车的常客,这就要求车子不能太小。此外,中国的土地广袤,高速公路发达,人们出行不是几公里,往往是几十公里、几百公里。如果车子太小,不太好用。

面对中国急剧膨胀的汽车工业,日本人最害怕,因为汽车对他们来讲太重要了。一九八九年,日本汽车工业的交货值约为 180 亿美元<sup>①</sup>,比排名第二的整个 机械产业还大 四倍<sup>②</sup>。加上其配套产业,估计占整个日本制造业的 15% 不但如此,在日本本土生产的汽车中,整车的一半、零部件约 80% 以上完全依赖出口市

① 推算汽车及零部件产业占交通运输机械制造业的 85%,占整个制造业的 15%。

② 日本政府统计网站。





场。一旦传统的汽车市场有什么闪失，日本本土会立即发生连锁反应。今天的日本，汽车产量全球第一，在表面上，很强大，但仔细一想，这恰恰是它的最大弱点。

在经济结构上，日本工业是一个高不成低不就的、过度向单一产业集中的奇怪工业<sup>①</sup>。这种经济结构缺乏天然的活力。从历史来看，日本工业从来就没有经历过自由竞争阶段。它是直接从王权过渡到垄断的。今天暂短的成功，多是利用历史及地缘政治的空隙，用一种非常手段篡取而成，并非自然而就。一旦世界和平，经济全球化，日本的优势就会逐渐消失。冷战结束后，日本随即陷入“失去了的十年”就是一个最好的佐证。

面对如此残酷的现实，美国人最乐了。美国人天生习惯于自由竞争，他们从来就不怕什么价格战。“以市场为导向，一切顺应市场”是许许多多美国经理人的信条。今天中国的情况，很像上世纪初的美国，不同的是，中国是从“计划经济”裂变为自由竞争，而美国是从自然状态经自由竞争渐变到寡头垄断。

三十年前，由于傲慢与偏见，美国人错失了中国汽车的第一次机会。但自 1985 年以来，他们总结了经验，卷土重来。到目前为止，美国人在中国汽车市场上相当成功，获利丰厚。1995 年，其汽车销售 15 万辆，比 1985 年增长了 10 倍。到 2005 年，美国两大汽车公司在中国生产的汽车估计会超过 100 万辆。

对美国汽车而言，他们在中国的最大财富不是它的资金，也不是技术，而是他们的汽车品牌，以及能够与中国人的感情和文化融合在一起的意识。在今天的中国，人们以开美国品牌的车为一种荣耀，起码不会是一种负担。相比之下，日本的汽车却没有这一幸运。过去三十年，日本汽车几乎以一种歧视中国人的形式进入中国市场，从 20 世纪 80 年代传遍整个中国的“山穷水尽疑无路，有路必有丰田车”开始，到 2005 年中国的石狮子向日本

<sup>①</sup> 1985 年，日本制造业交货值约为 1000 亿美元，其中汽车工业占约 10%。1995 年，制造业交货值约为 2000 亿美元，其中汽车工业占约 10%。

车行军礼的广告事件，再到杭州的“婚礼门”车厢撕裂事件等。不知什么原因，日本汽车在中国接二连三地制造事端，简直让人难以忍受。最让人难以评估的因素是：在 1931 年，日本屠杀了 30 万中国人、大肆强奸妇女、刺杀儿童。从 1931 年至今，由于美国的纵容和保护，日本对受害国家的人民从来不忏悔、不谢罪、不赔偿。不但如此，日本政要公开参拜那些恶贯满盈的战犯，为它们的帝国战神招魂。近年来，日本人的好战心态还发展到行动上，重建帝国战争力量，明目张胆地向韩国和中国提出领土要求。种种迹象表明，日本有复辟军国主义的可能。一旦情况失控，必然会激起中国民间情绪的强烈反弹。届时，将很难估量他们对日本品牌汽车有什么不利的影响。当中国经济落后时，使用质轻省油的日本汽车还可以忍受。但是，当中国人恢复自信后，不要说普通的民众，就是中国的商人，也会重新评估对日本汽车的态度。

有欧洲人说：欧洲标准的汽车质量好、耐用。这不假，但并不全对，欧洲的汽车价格偏贵，折旧周期过长，过分强调以欧洲为主，不太愿意随着市场的变化而变化。

汽车是一件大商品，恐怕除了房子、飞机、游艇外，没有一件个人商品有它那样庞大、那样笨重。对于这样的一件商品，我们不得不去探讨它背后的一些生态特性。

让我们看看美国七八十年前的情况。20 世纪二三十年代，是美国工业腾飞的时代，严格地说，是传统工业腾飞的时代。当时的美国在五湖区周围大量开采煤矿、铁矿，并在附近大炼钢铁。钢铁出来后，一方面大量造船修铁路，另一方面大量生产汽车。在北美偌大的平原上，每平方公里只有十来个人，人们需要汽车来缩短空间上的距离。除此以外，气候也是一种诱因。在寒冷的冬天，人们躲在密封的汽车里总比顶风冒雪地行走舒服多了。可见，福特先生提出的“制造一辆每个家庭都能买得起的汽车”有其深刻的自然生态考量。

在传统工业时代，就业向制造业集中是一件不可避免的事

摇 颞

